

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1971-1972.

21 MAART 1972

WETSONTWERP

tot wijziging van het Wetboek
van de belasting over de toegevoegde waarde.

AMENDEMENTEN

VOORGESTELD DOOR DE HEER OLAERTS.

Artikel 1.

Dit artikel wijzigen als volgt :

Artikel 45, § 2, van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde wordt vervangen door wat volgt :

§ 2. — « Ten aanzien van leveringen en invoer van automobielen voor personenvervoer die niet uitsluitend worden gebruikt voor de beroepswerkzaamheid van de belastingplichtige en ten aanzien van de leveringen en de diensten met betrekking tot die rijtuigen, wordt de aftrek beperkt tot het percentage dat overeenstemt met het voor diezelfde rijtuigen door de bevoegde controlediensten op de inkomstenbelastingen als bedrijfslast aangenomen percentage. »

Art. 1bis (nieuw).

Een artikel 1bis (nieuw) invoegen, luidend als volgt :

In artikel 100 van hetzelfde Wetboek wordt het voorlaatste lid vervangen door wat volgt :

« Dit artikel is niet van toepassing op de in artikel 45, § 2 bedoelde automobielen. »

Art. 2.

De woorden « 1 maart 1972 » vervangen door de woorden « 1 april 1972 ».

Zie :

97 (1971-1972) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1971-1972.

21 MARS 1972

PROJET DE LOI

modifiant le Code de la taxe
sur la valeur ajoutée.

AMENDEMENTS

PRÉSENTÉS PAR M. OLAERTS.

Article 1.

Modifier cet article comme suit :

L'article 45, § 2, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée est remplacé par ce qui suit :

§ 2. — « Pour les livraisons et l'importation de véhicules automobiles servant au transport de personnes, qui ne sont pas utilisés exclusivement pour les besoins professionnels de l'assujetti, et pour les livraisons et les services se rapportant à ces véhicules, la déduction est limitée au pourcentage qui correspond à celui qui est admis comme charges professionnelles, pour ces mêmes véhicules, par les services compétents de contrôle des impôts sur les revenus. »

Art. 1bis (nouveau).

Insérer un article 1bis (nouveau), libellé comme suit :

A l'article 100 du même Code, l'avant-dernier alinéa est remplacé par ce qui suit :

« Cet article n'est pas applicable aux véhicules automobiles visés à l'article 45, § 2. »

Art. 2.

Remplacer les mots « 1^{er} mars 1972 » par les mots « 1^{er} avril 1972 ».

Voir :

97 (1971-1972) :

— N° 1 : Projet de loi.

VERANTWOORDING.

Ons amendement strekt er toe de bezwaren tegen het ontwerp weg te nemen.

1. Het ontwerp tast de fundamentele beginselen van het B.T.W.-stelsel aan, aangezien het principe der aftrekbaarheid van de B.T.W. wordt verloochend. Men zal niet meer kunnen zeggen dat de B.T.W. een eenmalige verbruiksbelasting is en evenmin dat de B.T.W. geen kostprijs-element meer is. Ook zal de B.T.W. geen neutrale belasting meer zijn. Het cascdestelsel uit de overdrachtstraks wordt opnieuw ingevoerd.

2. Het ontwerp schiet zijn doel voorbij. De fraude kan evenzeer voortwoekeren en zelfs nog toenemen. Het nieuwe stelsel verhindert het opmaken van valse facturen niet. De moeilijkheden i.v.m. de controle worden slechts verschoven.

3. Logischerwijze had men mogen verwachten dat de Regering, die in haar programma voor de economische opleving de benarde toestand van de sector personenwagens vaststelt, zich zou hebben beroepen op artikel 100, laatste lid, van de wet op de B.T.W. om de aftrek van de B.T.W. te verhogen in plaats van deze af te schaffen. Het ontwerp hindert de economische opleving en werkt prijsverhogend.

4. Het ontwerp druist in tegen de noodzakelijke harmonisatie van fiscale stelsels in de Economische Gemeenschap. Een vergelijking met Frankrijk is niet ter zake dienend, niet alleen omdat in Frankrijk enkel budgettaire motieven speelden bij de bepaling van het franse standpunt terzake, — en dus niets te maken had met bestrijding van de fraude — maar ook omdat het Franse belastingstelsel overwegend gericht is op indirecte belastingen en de directe belastingen er gevoelig lager liggen dan in de overige Europese landen van de Gemeenschap.

Ons amendement is in overeenstemming met het systeem van de Duitse Bondsrepubliek.

In Nederland is de B.T.W. volledig aftrekbaar doch om fiscale redenen heft men er een *eenmalige* verbruiksbelasting op personenwagens.

5. Ons amendement heeft reeds een voorgaande in ons B.T.W.-systeem. Inderdaad de aftrekbaarheid van de B.T.W. van stationwagens in het huidige stelsel wordt toegepast op dezelfde wijze als voorzien in dit amendement. In dit verband zij verwezen naar de aanschrijving n° 103, d.d. 31 december 1970 van het Ministerie van Financiën, betreffende de regeling inzake aftrek, en voornamelijk naar de § 5 en § 7 van dit stuk.

6. Ons amendement is eenvoudig en het ontlast de B.T.W.-administratie. De controle zou toevertrouwd worden aan de administratie der directe belastingen, die in deze materie meer gespecialiseerd is.

7. De logica gebiedt de B.T.W. toe te passen op het privé-gebruik van personenwagens en de aftrekbaarheid te handhaven voor het gebruik voor beroepsdoeleinden.

J. OLAERTS.

JUSTIFICATION.

Notre amendement vise à éliminer les inconvénients du projet de loi.

1. Le projet porte atteinte aux principes fondamentaux du système de la T.V.A. puisqu'on y renonce au principe de la déductibilité de la T.V.A. On ne pourra plus affirmer que la T.V.A. est une taxe unique à la consommation, ni que la T.V.A. ne constitue plus un élément du prix de revient. La T.V.A. ne sera plus davantage une taxe neutre. Le projet réinstaura en fait le système en cascade de la taxe de transmission.

2. Le projet n'atteint pas son but. La fraude pourra continuer à sévir et même s'accroître. Le nouveau système n'empêche pas l'établissement de fausses factures. Les difficultés de contrôle ne sont que déplacées.

3. Logiquement, on aurait pu espérer que le Gouvernement, qui a constaté dans son programme de relance économique la situation précaire du secteur des voitures automobiles, aurait invoqué le dernier alinéa de l'article 100 de la loi sur la T.V.A. en vue d'augmenter la déduction de la T.V.A. au lieu de la supprimer. Le projet entrave la relance économique et contribue à la hausse des prix.

4. Le projet va à l'encontre de l'harmonisation nécessaire des régimes fiscaux de la Communauté économique. La comparaison avec la France n'est pas valable en l'occurrence, non seulement parce que seules des raisons budgétaires ont motivé la position française, qui n'est donc nullement dictée par le souci de lutter contre la fraude, mais aussi parce que le régime fiscal français est principalement axé sur les impôts indirects et que les impôts directs y sont sensiblement inférieurs à ceux des autres pays européens de la Communauté.

Notre amendement est en concordance avec le système appliqué par la République fédérale d'Allemagne.

Aux Pays-Bas, la T.V.A. est entièrement déductible, mais pour des raisons fiscales on y perçoit une taxe de consommation *unique* sur les voitures automobiles.

5. Notre amendement se fonde sur un précédent dans notre système de la T.V.A. En effet, dans le système actuel, la déductibilité de la T.V.A. pour les « station-wagens » s'applique selon des modalités identiques à celles qui sont prévues dans notre amendement. Il y a lieu de se référer à la circulaire n° 103 du Ministère des Finances, en date du 13 décembre 1970, relative au régime des déductions, et plus particulièrement aux §§ 5 et 7 de cette circulaire.

6. Notre amendement est simple et est de nature à décharger l'administration de la T.V.A. Le contrôle serait confié à l'administration des contributions directes qui est plus spécialisée en la matière.

7. La logique commande d'appliquer la T.V.A. en ce qui concerne l'usage privé des voitures automobiles et de maintenir la déductibilité pour leur utilisation à des fins professionnelles.